

in Central Asia : [web-portal]. URL: <https://asiapacificenergy.org/> (mode of access: 11.01.2019).

2. Рахматулина Г. Проблемы энергетического взаимодействия стран Центральной Азии: некоторые пути решения вопроса // Центральная Азия и Кавказ : [интернет-журн.]. 2007. № 4 (52). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemny-energeticheskogo-vzaimodeystviya-stran-tsentralnoy-azii-nekotorye-puti-resheniya-voprosa> (дата обращения: 21.02.2019).

3. Газопровод Тапи // Neftegaz.ru : [интернет-портал]. URL: https://neftegaz.ru/tech_library/view/4991-Gazoprovod-TAPI (дата обращения: 23.02.2019).

УДК 327(510)+327(574)+339.92

Б. Минбаева

А. Сейтхан

Д. Юнусова

*Казахский национальный университет,
Алматы, Казахстан*

Экономический пояс Шелкового пути: проблемы и перспективы

В работе анализируются современные условия и возможные последствия влияния КНР на социально-экономическое и экологическое развитие казахстанского участка Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП). Раскрываются геополитические факторы, определяющие, в основном за счет Китая, обеспечение высоких показателей динамики казахстанской экономики.

К л ю ч е в ы е с л о в а: Экономический пояс Шелкового пути; Казахстан; Центральная Азия; экономические риски; Китай.

Bibigul Minbayeva

Aida Seitkhan

Dilraba Yunussova

Kazakh National University,

Almaty, Kazakhstan

The Silk Road Economic Belt: Problems and Perspectives

The paper analyzes current conditions and possible consequences of the PRC's influence on the socio-economic and environmental development of the Kazakhstan section of the Silk Road Economic Belt (SREB). Geopolitical factors are revealed, which determine, mainly due to China, the provision of high dynamics of the Kazakh economy.

Key words: Silk Road Economic Belt; Kazakhstan; Central Asia; economic risks; China.

Китайский проект ЭПШП затрагивает различные области развития многих государств и целых регионов мира: безопасность, социокультурные, политико-дипломатические и цивилизационные аспекты их существования. При этом в Китае на официальном уровне предпочитают не акцентировать внимание на его геополитических целях. По мнению К. Л. Сыроежкина, любой крупный транспортный коридор — это прежде всего геополитика [1]. Экономика здесь играет подчиненную роль. Хотя, если удастся достичь одновременно двух целей, то проект можно считать успешным. На наш взгляд, КНР и РК в настоящее время решение данной задачи удастся, но противоречия будут усиливаться. Особенно это касается регионов, за которые идет конкурентная борьба между «центрами силы». Китай выступает не только как экономический, но и как идейный лидер для стран региона. Он уже не стремится держаться в тени, а, напротив, проводит активную политику, предлагая собственные решения в ответ на региональные вызовы.

Сегодня очевидно, что доля Китая во внешнеторговом обороте государств Центральной Азии существенно возросла и будет продолжать расти [2]. Эта тенденция будет сохраняться на протяжении

всего периода торговых войн и будет более агрессивной в случае, если ЕС присоединится к политике, проводимой Соединенными Штатами. При этом увеличивающееся число транспортно-инфраструктурных и иных значимых для экономик государств региона объектов, для которых Китай является основным акционером, а также растущие объемы кредитной зависимости государств региона от Китая делают их выбор в его пользу практически безальтернативным.

Необходимо с оглядкой принимать инвестиционные «подарки», так как ухудшение торговых отношений Китая с основными рынками сбыта может повлечь рост угрозы китайского экономического принуждения, которой в числе первых могут подвергнуться страны, находящиеся в оси ЭППШ. Для Казахстана возможным выходом будет привлечение к сотрудничеству, снижающие торговую активность Китая, для уменьшения зависимости от китайских инвестиций, что в свете многовекторной политики вполне допустимый вариант развития.

Существует значительная разница между странами Шелкового пути в уровне обеспеченности природными ресурсами и развития экономики. Поэтому правительство Казахстана, реализуя данный проект, должно задаться вопросом, не грозит ли этому государству судьба не только сырьевого придатка, но и полигона для отходов новой «экологической цивилизации»?

На круглом столе в Пекине 31 июля в зале, собравшем совершенно разных чиновников, ученых, общественных деятелей и людей в штатском, все совершенно одинаково понимали императив «озеленения» Шелкового пути: «Зеленый или проиграем» [3]. Но конкретного плана «озеленения» этого глобального проекта никто не видел, это значит, что его пока не существует. И, судя по расстановке бюрократических сил, ему неоткуда появиться. Поэтому постановку задачи системной экологизации Шелкового пути, возможно, стоит инициировать извне, например, из Казахстана.

Развитие инфраструктуры может принести огромные экономические выгоды, но если его не спланировать тщательно, то можно столкнуться с непреднамеренными негативными экологическими последствиями, что, в свою очередь, может поставить под угрозу успех проекта.

На наш взгляд, эти положения должны лечь в основу парадигм разработки стратегии социально-экономического и экологического развития. Она предусматривает создание соответствующего механизма перехода к новым экологически устойчивым технологическим укладам, реконфигурации территорий как градостроительной основы функционирования национальной, в первую очередь сервисной экономики, формирования городских агломераций и финансовых, транспортно-логистических центров мирового, субрегионального и регионального уровней.

Третий риск — это риск увеличения синофобии. В 2007 и 2012 гг. в Казахстане были проведены репрезентативные исследования с целью выяснить, как общество относится к мигрантам из Китая. И если в 2007 г. к китайским мигрантам относились плохо 18 % опрошенных, то в 2012 г. — уже 33 % [4].

Причинами синофобии являются, во-первых, история казахско-китайских отношений, которые были далеки от идеальных и характеризовались в том числе военными столкновениями в относительно недалеком прошлом. Во-вторых, Китай на сегодняшний день испытывает проблему перенаселения. Большие потоки китайских инвестиций в экономику Республики Казахстан обуславливают приезд и обустройство бизнес-мигрантов, следовательно, идет процесс арендования земель у местных, который вызывает волнения среди населения, что уже было на практике в мае 2016 г. в некоторых городах Запада и Юга Казахстана. По данным официальной статистики, на 2017 г. китайцы составляли 38–40 % иностранной рабочей силы в Казахстане [5]. Увеличение синофобии среди населения может привести к межнациональным войнам, что неблагоприятно скажется на многонациональной стране.

Экологический и социальный риск является производной от экономической угрозы. Для того чтобы предотвратить вышеперечисленные риски, необходимо укоренить угрозу экспансии и трансформации национальной экономики Республики Казахстан. В этих условиях для стран — участниц ЭПШП, включая Казахстан, необходима принципиально новая парадигма социально-экономического развития, адекватная решению непростых задач формирования Экономического пояса Шелкового пути на основе следующих принципов:

— разработка единой и национальных стратегий социально-экономического развития с соответствующим механизмом перехода к новым технологическим укладам;

— разработка инновационных схем территориального развития Казахстана в рамках городских агломераций — инкубаторов инновационных технологий и финансовых центров мирового, субрегионального и регионального уровней с акцентуацией внимания на реконфигурации территорий городов и регионов как градостроительной основы функционирования национальной экономики, оказывающих экономическое влияние на значительную часть Экономического пояса Шелкового пути и Евразийского экономического союза;

— проработка индустриальной политики страны на основе осуществления внутренней индустриализации для занятия экспортных рынков путем замены импортозамещения на экспортоориентированность;

— создание благоприятных условий для «правильных» инвестиций, то есть упрощение нормативно-правовой базы, борьба с бюрократией и коррупцией.

В настоящее время, к сожалению, аналогичные проблемы не входят в рамки приоритетных задач казахстанского участка нового Экономического пояса Шелкового пути.

1. Линь И., Цай Ф., Ли Чж. Китайское чудо: экономическое чудо, стратегия развития. М., 2001. С. 136–142.

2. Надыров Ш. М. Теория и практика нового Экономического пояса Шелкового пути // АРГО: социально-экономическая география. 2017. С. 67–70.

3. Симонов Е. Шелковый путь + экологическая цивилизация Китая. Иркутск, 2015. С. 4–7.

4. Проект «Экономический пояс Шелкового пути»: Перспективы для СНГ: (информ.-аналитич. зап.). М., 2016. С. 3–15.

5. Макаров И. А., Соколова А. К. Сопряжение евразийской интеграции и Экономического пояса Шелкового пути: возможности для России // Вестн. НИУ ВШЭ. 2016. С. 40–50.